

ВОСТОК — ЗАПАД: ОТ ГЕОПОЛИТИКИ К ЛОГИСТИКЕ И ОБРАТНО



С момента объявления первых санкций, фактического закрытия части границ и направлений, ухода с российского рынка логистики десятков иностранных игроков прошел год. Собеседники «ФедералПресс» — о том, как изменилась ситуация в сегменте и прогнозах на ближайшие месяцы.

Основным фактором, который влиял на рынок логистики весь год, эксперты называют санкционное давление. Против России было введено и вводится сейчас самое большое число санкций в новейшей истории. Все они продолжают переформатировать сегмент, указывает **Григорий Григорьев**, генеральный директор Novelco.

На втором месте — отказ поставщиков от работы с российскими компаниями по «внутренним убеждениям» или по все той же причине санкционных ограничений со стороны западных стран и в ответ — со стороны России. На третьем — затрудненные взаиморасчеты в привычных твердых валютах (EUR, USD). На четвертом — разрыв прежних логистических связей в принципе: закрытие неба Европой и США и в ответ — Россией,

отказ крупнейших морских перевозчиков от работы на российском направлении (MSC, Maersk, CMA-CGM и т. д.). На пятом, конечно, параллельный импорт — разрешение на ввоз в страну оригинальной продукции без согласия правообладателя. Мера кардинально изменила рынок доставки в 2022 году, добавляет Григорий Григорьев.

На шестом — переориентация перевозчиков на другие рынки. Из-за существенного снижения объемов перевозок из Европейского союза, роста спроса на новые маршруты российские автоперевозчики ушли на другие рынки, в первую очередь — в направлении Турции, Ирана и Китая.

На седьмом месте — выход на российский и мировые рынки новых мелких перевозчиков в связи с уходом крупных

морских операторов. Эти компании зачастую имеют в парке 1–2 судна небольшой вместимости. Например, в портах Дальнего Востока к концу 2021 года оперировало 15 контейнерных линий, в конце 2022 года — уже около 30. Средняя же вместимость судов упала с 2500 TEU до 650 TEU. Это привело к увеличению количества судозаходов при уменьшении вместимости, дополнительной нагрузке на терминалы, снижению уровня сервиса по причине отсутствия у этих судовладельцев опыта в управлении активами.

На восьмом месте — развитие альтернативных коридоров и маршрутов. К примеру, Китай совместно со странами Каспийского региона (Азербайджан, Грузия, Казахстан, Турция) возвращаются к более интенсивному развитию

Среднего коридора. Коридор «Север — Юг» находится пока в начальной стадии формирования, но это очень перспективный проект, который позволит существенно увеличить количество вариантов доставки в Россию. В странах-трейдерах, особенно в Турции, ОАЭ, Вьетнаме, появляются новые линии, расширяющие возможности поставки товаров. В силу изменения географии мировой торговли вообще активно развиваются маршруты, которые ранее не были так востребованы, — в страны BRICS, Южной и Юго-Восточной Азии.

На девятом месте среди «факторов года» — частичная мобилизация, в результате которой рынок столкнулся с колоссальным дефицитом кадров.

Ну и на десятом — отказ многих автопроизводителей от работы в России, прекращение поставок автозапчастей. Парк грузовых автомобилей, используемых на международных направлениях, исторически состоял в основном из машин европейских производителей (MAN, SCANIA, VOLVO, DAF и т. д.). «Параллельный импорт частично решил проблемы с поставками запчастей, — говорит Григорий Григорьев. — Но автопредприятиям так или иначе придется принимать стратегическое решение — отказываться от этих машин в пользу, например, китайских автопроизводителей или продолжать нести риски повышенной стоимости деталей из-за нестабильных цепочек их поставок».

ВОТ НОВЫЙ РАЗВОРОТ

Произошел ли тот самый разворот с Запада на Восток, о котором эксперты говорили год назад? Да, и продолжается до сих пор, считает Григорий Григорьев. В подтверждение эксперт приводит статистику доли ЕС во внешнеторговом балансе РФ: с 2014 года она уменьшилась с 55 до 25% в 2022 году. За тот же период удельный вес Китая вырос с 10 до 25%. Только за прошлый год доля ЕС в торговле с РФ сократилась на 25%. В 2022 году количество товарных партий (оформленных ДТ), поставленных из ЕС, снизилось более чем в два раза (с 1,8 млн ДТ до 0,8 млн ДТ). При этом Китай вырос пока не столь значительно — на 16% (с 0,74 млн ДТ до 0,86 млн ДТ).

С одной стороны, сложно в целом описывать, какими путями осуществляется

сейчас импорт и экспорт, поскольку нет официальной статистики: прошлой весной Федеральная таможенная служба России перестала публиковать цифры импорта-экспорта, напоминает **Андрей Волков**, CEO Exmail. Однако можно проанализировать отчеты таможни других стран и новости транспортных компаний, которые сообщают о дополнительных судах и портах на маршрутах с разными регионами.

директор SOTA Logistic. «Импорт из западных стран в 2022 году рухнул на 50–60% и продолжает падать, а импорт из лояльных либо нейтральных по отношению к России стран, наоборот, значительно вырос, — соглашается эксперт с коллегами. — Но термин «Восток» следует понимать лишь фигурально — де-факто это просто ряд стран, не поддержавших западные санкции. Крупней-

ГРИГОРИЙ ГРИГОРЬЕВ: «ДОЛЯ ЕС ВО ВНЕШНЕТОРГОВОМ БАЛАНСЕ РФ УМЕНЬШИЛАСЬ С 55% В 2014-М ДО 25% В 2022 ГОДУ»

В итоге мы видим, что значительно вырос товарооборот России с Китаем и Турцией. Обороты с Турцией по итогам прошлого года названы рекордными: по разным данным, уже с марта по октябрь 2022-го товары от турецких экспортеров оценивались в \$800 млн. Теперь вообще 45% экспорта и импорта России связано с дружественными странами: Китай, Турция, Индия, Казахстан, Беларусь; еще 10% — со странами Африки и Азии. Итого 55% товарооборота ориентировано на Восток, тогда как до СВО 55% экспорта-импорта было завязано на западных партнерах. «Надо понимать, что в Россию через те же Турцию и Белоруссию идут товары из Европы и США, которые доставляются теми операторами, что раньше работали с Россией, — уточняет Андрей Волков. — Поэтому здесь и нельзя говорить о каком-либо развороте: пока это просто новые звенья в старых логистических цепочках. Очевидно, что и у Турции здесь свои планы: в ее интересах занять место России с Беларусью на «шелковом пути» из ЕС в Китай в сложившейся ситуации, развивая торговые маршруты через Каспийское море (Транскаспийский коридор)».

ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ЗАКРЫТИЯ

Грузопотоки изменялись максимально гибко и вслед за переориентацией российской экономики на страны, не поддержавшие западные пакетные санкции: Турцию, Китай, Иран, Индию, СНГ и ряд бывших стран СССР, подтверждает **Кирилл Латинский**, коммерческий

шие из них по объему сотрудничества с Россией — Китай, Турция, Индия, Иран, Казахстан, Армения, Азербайджан».

В 2022 году многие клиенты не только переориентировали логистику, например, на дальневосточное направление, но и активно занялись поиском новых поставщиков тех товаров, которые можно заменить, в странах Юго-Восточной Азии, вспоминает **Алеся Литвиненко**, руководитель закупок западного направления STALOGISTIC. Долгое время участники рынка опасались отправлять транзитом через европейские порты даже грузы без санкционных рисков, указывает она. Сейчас же активно развиваются прямые сервисы или с транзитом через дружественные страны на порты Новороссийска и Санкт-Петербурга. Колоссально увеличился транзит через Турцию, в том числе с использованием местных складских мощностей. Практически каждую неделю на рынке появляются новые предложения от российских, китайских, арабских, пакистанских и других компаний по доставке грузов в Россию, перечисляет г-жа Литвиненко. Многие из них берут суда в тайм-чартер или рейс-чартер, реже суда находятся в их собственности. Однако флот существенно меньше по вместимости по сравнению с международными морскими линиями и не столь новый.

ДОСТАВЛЕННОЕ УДОВОЛЬСТВИЕ

Алеся Литвиненко указывает и на появление на рынке логистики всего за год множества новых профильных игроков. Сейчас задача профессиональной

логистической компании — оценить их надежность в сфере как финансов, так и предлагаемой услуги, страхования ответственности самих компаний и их флота, поясняет она.

Товар в Россию пока, впрочем, можно по-прежнему доставить из любой страны мира. Ряд морских линий, таких как порты Санкт-Петербурга и Новороссийска, принимают грузы из Европы напрямую. Это, в первую очередь, несанкционные товары. Правда, у некоторых линий, помимо санкций, есть ограничения и по номенклатуре.

Грузы, которые невозможно принять напрямую, доставляются через хабы в дружественных странах, например через Турцию. Основная проблема же с отправкой из США связана с тем, что сами производители и отправители отказываются продавать товар российским компаниям и, соответственно, оформлять экспортные грузы в США. В итоге в большинстве случаев такие отправки производятся через хабы в дружественных странах и оформляются не на прямого получателя.

товаров (согласно пункту 1 постановления правительства РФ от 30.09.2022 г. № 1728) следует в адрес российских грузополучателей без перецепки либо перегруза в зонах ТЛЦ. Доставка санкционных товаров действительно осуществляется через третьи страны, лояльные либо нейтральные по отношению к России, с использованием различных иностранных юридических лиц».

Кроме того, для рынка покупателей — физических лиц появляется большая проблема вывоза достаточно обширного перечня наименований. Например, к таким товарам относится вся электроника, которая трактуется как товары, возможные для использования в военных целях, поясняет **Екатерина Котова**, руководитель отдела маркетинга CDEK Forward. Кроме того, покупатели из России потеряли возможность расплачиваться на зарубежных сайтах, и теперь для трансграничных покупок либо прибегают к помощи специалистов, у которых уже есть форварды, выкупающие товар из-за границы, либо регистрируют банковский счет вне юрисдикции РФ.

отчасти так: то есть часть маршрутов проходит через Турцию, и там свои проблемы. В общем, нельзя сказать, что это единственное и главное решение для логистических компаний». По этим же причинам в дружественных странах не запускается и не анонсируется строительство большого числа логистических хабов. Предугадать поведение этих государств под давлением Запада теперь невозможно, и риски для инвесторов пока слишком высоки, поясняет Екатерина Котова.

Однако крупнейшие российские маркетплейсы — Ozon, Wildberries и другие — активно открывают представительства и логистические центры в Турции, Узбекистане, Киргизии, Казахстане, Армении, Азербайджане, Сербии. Официальной целью в большинстве случаев называется «вывод на маркетплейсы разнообразного ассортимента локальных продавцов», однако очевидно, что проекты разрабатываются в первую очередь для облегчения логистики и параллельного импорта.

Хабы в дружественных странах — вообще единственный способ в «новой нормальности» обеспечить непрерывность поставок в Россию, убежден Кирилл Латинский. Именно непрерывность товаропотока позволяет постепенно снижать себестоимость логистики или, по крайней мере, не повышать ее. Это возможно за счет увеличения конкуренции, систематизации процессов и стабилизации транспортных коридоров. «Да, сегодня эти страны дружественные, а завтра могут перестать быть ими, — соглашается он с коллегами. — И все риски связаны с внешней конъюнктурой, геополитическими процессами, а также влиянием действующих и возможных в будущем санкций на российскую экономику. Но, увы, сегодня с уверенностью можно говорить только о том, что сохранение текущего беспрецедентного санкционного давления на Россию приведет к сжатию экономики страны либо практически остановит ее рост».

СКАЖИТЕ БЕЗ АКЦЕНТА

Российский бизнес продолжает занимать все освободившиеся после ухода иностранных игроков ниши, констатирует Кирилл Латинский. Особенно много желающих — в сегменте международных перевозок. Эксперт связывает

АЛЕСЯ ЛИТВИНЕНКО:

«КОЛОССАЛЬНО УВЕЛИЧИЛСЯ ТРАНЗИТ ЧЕРЕЗ ТУРЦИЮ, В ТОМ ЧИСЛЕ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ МЕСТНЫХ СКЛАДСКИХ МОЩНОСТЕЙ»

Алеся Литвиненко в итоге выделяет проблемы с доставками в страны Северной и Южной Америки, Океании, Японию — как в импорте, так и в экспорте. Это связано не только с санкционными ограничениями, но также с общим повышенным спросом на перевозки из данного региона и нехваткой мощностей у глобальных перевозчиков. «Если речь о товарах, не включенных в пакетные санкции, то из европейских стран грузы следуют в транспортных средствах с принадлежностью ЕС, Великобритании, Северной Ирландии, Норвегии, Украины до зон ТЛЦ, где перегружаются/перецепляются на автомобили с принадлежностью Российской Федерации и Республики Беларусь, — соглашается Кирилл Латинский. — Далее товар следует в адрес грузополучателей. Есть и исключения, когда определенная номенклатура

ТУРЕЦКИЙ БАРАБАН

На Китай, Индию, Казахстан, Беларусь вместе с Турцией по итогам года санкций приходится около 43% общего товарооборота, констатирует Григорий Григорьев. Иран и отчасти ОАЭ сейчас также активно встраиваются в новые логистические пути поставок товаров в Россию.

Освоение новых логистических маршрутов, оптимизация поставок и логистических схем продолжают, однако поиск способов ведения деятельности повлек за собой высокие дополнительные затраты, что привело к снижению рентабельности бизнеса и, как следствие, вывело с рынка мелких игроков, добавляет Екатерина Котова. Импорт в Россию подорожал в среднем на 30%. «Да, обозначился четкий тренд на установление Турции в качестве нового главного логистического хаба, — размышляет г-жа Котова. — Но это только

это с низкой стоимостью входа в бизнес, а также с уходом с рынка международных игроков, что существенно снизило конкуренцию. «Из наиболее значимого же и заметного за год для нашего рынка я бы отметил следующее, — резюмирует эксперт. — Российские логистические операторы научились доставлять в Россию санкционные товары, в том числе с использованием схем параллельного импорта. РЖД нарастили пропускную способность по доставкам морских контейнеров из портов Дальнего Востока за счет использования полувагонов. «Почта России» вскоре запустит проект бондовых складов, что позволит снизить стоимость логистических услуг и повысить их качество. Правительство Российской Федерации же существенно переработало законодательство, сняв ряд барьеров. Речь идет, в частности, о легализации параллельного импорта, отмене «ЭРА-ГЛОНАСС» и прочих послаблениях при ввозе товаров в страну. Это позволило бизнесу более активно заниматься импортом». «Сейчас, размещая заказы на производство у иностранных фабрик, мы сразу просчитываем

несколько вариантов доставки товара, поскольку ситуация с санкциями, внутренним законодательством страны, а также практическим их применением не поддается достаточному для выбора одного варианта доставки прогнозу, — делится **Юлия Октябрева**, основатель галереи света Visual Comfort Gallery и бутика American Lighting & Gifts. — Традиционно самое спокойное в этом отношении направление — Восточная

США и, в меньшей степени, Европа. Для эффективной работы с этими направлениями мы расширили пул логистических партнеров, покрывающий все возможные способы доставки товара и позволяющий иметь привлекательные условия по срокам доставки и ценообразованию на рынке».

Влияние «новой нормальности» в логистике на ценовую политику всех рынков очевидно, констатирует Кирилл Латинский.

КИРИЛЛ ЛАТИНСКИЙ: «РОСТ ЦЕН НА БОЛЬШИНСТВО ТОВАРНЫХ ПОЗИЦИЙ ПРИВОДИТ К СНИЖЕНИЮ ПОКУПАТЕЛЬНОЙ СПОСОБНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ, А ЭТО — КЛЮЧЕВОЙ МАРКЕР В ЭКОНОМИКЕ»

Азия — на данный момент перегружено из-за перераспределения логистических цепочек и действовавших до недавнего времени ковидных ограничений. За 2022 год товарооборот между Россией и Китаем вырос на 28%, что не могло не сказаться на доступности свободного транспорта. Самым же сложным направлением остаются

Один из наиболее наглядных примеров — рост стоимости иностранных автомобилей почти на 40% и выход в топ продаж китайских брендов. Цены на бытовую технику увеличились на 15%, на предметы гигиены (туалетное мыло, зубная паста, дезодоранты и др.) — на 36–44%. «Это наша новая реальность, и, судя по всему, она с нами надолго, — убежден эксперт. — Рост цен на большинство товарных позиций приводит к снижению покупательной способности населения, а это — ключевой маркер в экономике. Многие полагают, что следует смотреть на ВВП, но и это не совсем так, потому что доминирующим показателем уровня жизни населения остается именно индекс покупательной способности, который, к сожалению, снижается».

Старые и новые военные конфликты, глобальная рецессия, которая повлечет снижение общемировой деловой активности, останутся ключевыми факторами для большинства экономик и рынков, прогнозирует Григорий Григорьев. Следующий фактор — инфляция, рост которой повлияет на стоимость транспортных услуг по всему миру. Цены на нефть и топливо, вероятность новых локальных локдаунов в Китае, разделение стран на несколько лагерей ввиду отношения к антироссийским санкциям также способны переформатировать рынок. На российскую же логистику, очевидно, могут оказать влияние даже выборы в Турции, которые пройдут в мае. 🇹🇷

АРСЕНИЙ ПЕТРОВ



МЕНЯ ЗОВУТ «БОНД»: ОПЕРАЦИЯ ПО ОПТИМИЗАЦИИ



С апреля на территории международного аэропорта Казань в России начинает работу первый бондовый склад «Почты России»: бизнес сможет привозить туда товары из других стран и хранить без ограничений по времени, без прохождения таможенных процедур и уплаты налогов. В случае успеха эксперимента его планируется расширить на другие регионы и участников рынка.

К началу марта было известно о намерениях АО «Почта России» на время эксперимента использовать действующую инфраструктуру своих почтово-логистических объектов в Москве и Казани: для первого этапа компания выделила порядка 2000 кв. метров площадей, однако заявила о готовности оперативно увеличить их до 5000 кв. метров, если у рынка будет запрос на более высокие объемы.

КИТАЙСКАЯ СТЕНА

Во многих странах бондовые склады давно стали основой трансграничной торговли. Так, в Китае на них приходится уже около 90% оборота, в странах Евросоюза — до 60%. Модель популярна и в других развитых экономиках, в частности в Японии и США. Для России же на фоне продолжающегося санкционного давления, ухода десятков иностранных брендов, кардинального

переформатирования логистики бондовые склады могут стать не просто одним из актуальных решений, но спасением для рынков, полагают аналитики.

По оценкам «Яндекс Маркета» и GfK Rus, за последние пять лет количество онлайн-покупателей в России выросло почти вдвое; сейчас в интернете не реже двух раз в год покупают 60% городских жителей в возрасте 16–55 лет. Почти 85% из них делают заказы минимум раз в месяц, почти 30% — как минимум раз в неделю. Самая популярная категория товаров — одежда и обувь для взрослых, их хотя бы один раз в году покупали онлайн более 65% респондентов. Затем идут средства личной гигиены (64%), на третьем месте — продукты питания (55%). В «Ромир» указывают, что уже к концу прошлого года не менее 4% российских потребителей максимум собственных ретейл-потребностей

закрывали в онлайн, а 50% — совмещали онлайн и офлайн. По данным ОККАМ, Россия занимает двенадцатое место в мире по доле электронной торговли от ретейл-оборота с показателем 11,6%, но этот показатель продолжает расти ежегодно.

Предполагается, что запуск бондовых складов ускорит доставку товаров из зарубежных интернет-магазинов, восстановит отдельные утраченные цепочки поставок и насытит рынок как стратегически важными, так и просто ставшими дефицитными товарами. Примерная схема выглядит так: продавец-оператор завозит из онлайн-магазинов лоты без уплаты таможенных платежей, а затем конечные клиенты получают их почтой. Таким образом, между иностранными продавцами и российскими покупателями появляется новый, специализирующийся на концепции, посредник. С выпускаемых с бондового склада

товаров будут взиматься таможенные пошлины по ставкам единого таможенного тарифа ЕАЭС и налоги по ставкам Налогового кодекса РФ вне зависимости от их стоимости. Кроме того, предусмотрен упрощенный порядок декларирования и выпуска лотов до подачи таможенной декларации. «Основной пакет нормативных актов, регламентирующих проведение эксперимента, уже принят, — рассказывает **Юрий Аксенов**, партнер Orchards. — Так, внесены изменения в закон о таможенном регулировании, постановлением правительства № 1962 утверждены условия и порядок проведения эксперимента, а также определены его участники: Минфин, Минэкономразвития, Росаккредитация, Федеральная таможенная служба и «Почта России».

ПОКАЗАТЕЛЬНЫЕ ВЫСТУПЛЕНИЯ

Проект не ограничивается территорией России, но увязан с евразийской инициативой развития электронной торговли, которая была формализована еще в апреле 2021 года в распоряжении Совета ЕЭК от 05.04.2021 № 7 «Об отдельных вопросах проведения в государствах — членах Евразийского экономического союза пилотного проекта (эксперимента) в области внешней электронной торговли товарами».

Эксперимент с бондовыми складами будет проводиться с 1 апреля 2023 г. по 1 апреля 2024 г., и от его результатов будет зависеть дальнейшее развитие, рассказывает **Александр Кирильченко**, руководитель практики таможенного права и международной торговли BGP Litigation. «Власти ЕАЭС дали возможность для развития складов уполномоченных экономических операторов, — добавляет Кирильченко. — Теперь они смогут использовать свои складские площадки не только для ускорения и упрощения таможенных операций, но и для маркировки продукции для целей ее дальнейшей прослеживаемости. В условиях приостановки деятельности зарубежных компаний и усложнения международной логистики формат бондовых складов может способствовать не только частичному сохранению на рынке зарубежных товаров, но и усилению позиций международных маркетплейсов».

В условиях санкционного давления Россия вообще идет по пути все более тесного партнерства с другими странами

и союзами, заключая новые соглашения о зонах свободной торговли. Например, с Вьетнамом, Сербией, Ираном и другими странами, перечисляет Александр Кирильченко. Обычно такие соглашения позволяют торговать беспошлинно локально произведенными товарами, что будет приводить к созданию новых производственных и логистических цепочек,

по созданию на базе одной из площадок компании таможенного склада с лицензией Федеральной службы по регулированию алкогольного рынка позволит также оказывать услуги по маркировке акцизными марками алкогольной продукции как прямых импортеров, так и компаний, работающих в формате параллельного импорта».

АЛЕКСАНДР КИРИЛЬЧЕНКО:

«ФОРМАТ БОНДОВЫХ СКЛАДОВ МОЖЕТ СПОСОБСТВОВАТЬ НЕ ТОЛЬКО СОХРАНЕНИЮ НА РЫНКЕ ЗАРУБЕЖНЫХ ТОВАРОВ, НО И УСИЛЕНИЮ ПОЗИЦИЙ МЕЖДУНАРОДНЫХ МАРКЕТПЛЕЙСОВ»

чек, для которых потребуется и соответствующая инфраструктура. «Таможенные склады становятся дополнительным звеном цепей поставок, которое не конкурирует с классическими складами «коммерческого стока», а скорее дополняет их, — уточняет **Артем Хомышин**, руководитель направления регионального развития бизнеса FM Logistic в России. — При необходимости импортер может ввозить в страну уже заранее подготовленную к процедуре Импорт-40 продукцию. При этом подготовка грузов именно на таможенном складе в РФ в большинстве случаев дает дополнительные выгоды поставщикам, как за счет оптимизации стоимости выполнения данных операций, так и за счет большей гибкости и контроля за качеством. Экономика государства тоже выигрывает — появляются дополнительные рабочие места, пополняется бюджет, деньги от повышения стоимости продукции остаются в стране. Мы активно создаем и используем бондовые склады на площадках FM Logistic. Это решение позволяет удовлетворять комплексную потребность клиентов, нуждающихся в этом сервисе, предоставляя так называемое «бесшовное решение», когда администрирование и ответственность за импорт, обработку продукции на таможенном и на «коммерческом складах» находится в руках одного провайдера. Особенно востребованы услуги среди клиентов нашей компании из сегментов парфюмерии, косметики, а также fashion. А наш новый проект

ДАВНЯЯ ИСТОРИЯ

С «бондовыми» инициативами игроки рынка выходили на чиновников очень давно. Среди них были и логистические операторы, и представители маркетплейсов, и ретейлеры. Развитие формата позволит усилить конкуренцию, что в целом благоприятно для потребителей и легального рынка, убежден **Александр Бражко**, координатор федерального проекта «#ЗаЧестныеПродукты!». Однако говорить о результатах можно будет через 1–1,5 года с момента фактического начала работы бондовых складов.

Пока же в SOTA Logistic, например, эксперимент называют «неконкурентной историей», считая, что допуск к нему, наряду с «Почтой России», должны получить все крупнейшие игроки рынка.

Однако есть и обратная сторона медали: на фоне сложной ситуации с логистикой, дефицита товаров и высокого спроса на них бондовые склады могут создать препоны для развития и сохранения внутреннего рынка, снижая конкурентоспособность товаров локальных производителей, ретейлеров и игроков российского e-commerce. Сначала им станет невыгодно производить и продавать офлайн, а затем и онлайн, поясняет Артем Хомышин. Однако уже сейчас отдельные источники заявляют о том, что эксперимент с бондовыми складами планируется оперативно распространить как минимум на Москву, Новосибирск и Дальний Восток. 📍

АРСЕНИЙ ПЕТРОВ